



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 2]
No. 2]नई दिल्ली, बंगलवार, जनवरी 10, 2006/पौष 20, 1927
NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 10, 2006/PAUSA 20, 1927

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 4 जनवरी, 2006

सं. टीएएमपी/7/2005-टीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एटद्वारा, शट-आउट कार्गो पर प्रभार लगाने के बारे में अपने दरमान में संशोधन हेतु तूतीकोरिन पत्रन न्यास (टीपीटी) के प्रस्ताव को, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/7/2005-टीपीटी

आदेश

(दिसम्बर 2005 के 27वें दिन पारित)

यह प्रकरण शट-आउट कार्गो पर प्रभार लगाने के बारे में श्रम को दूर करने के लिए अपने दरमान में संशोधन हेतु तूतीकोरिन पत्रन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त के बारे में है।

2.1. टीपीटी ने शट-आउट कार्गो पर प्रभार लगाने के संबंध में अपने दरमान में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किए हैं:-

(i) अनुसूची 1.1 - परिमाण - सामान्य में क्रम सं. (xiii) के रूप में शट आउट कार्गो शब्द की परिमाण सम्मिलित करना:

“शट-आउट कार्गो अर्थात् पोत लदान दस्तावेजों के अनुसार पोत लदान के लिए आया कार्गो जो जगह की कमी के कारण या आंशिक या पूर्ण रूप से (ड्राफ्ट रेस्ट्रिक्शन) के कारण पोत-स्वामी द्वारा (पोत पर) नहीं लिया गया और निर्यात के बिना वापिस ले लिया गया / क्षतिग्रस्त कार्गो और पोतवाणियों के सर्वकारों द्वारा अस्वीकृत कार्गो को “शट-आउट कार्गो” नहीं माना जाएगा।”

(ii) 3.2.1 विलम्ब शुल्क की अनुसूची के अन्तर्गत अनुसूची 3.2.1 नि:शुल्क अवधि में नोट 3(iii) को सम्मिलित करना:

निर्यात को लागू होने वाली नि:शुल्क अवधि, जैसी 3.2.1 की विलम्ब शुल्क प्रभार की अनुसूची 3.2 के अन्तर्गत उल्लिखित है, पोत लदान के लिए पारगमन क्षेत्र में आए कार्गो पर, जो शट-आउट कर दिया गया हो और वापिस लाया गया हो, नि:शुल्क अवधि अनुमत की जाएगी / कथित नि:शुल्क अवधि, कार्गो के पारगमन क्षेत्र में रहने की सम्पूर्ण अवधि में केवल एक बार अर्जित किया जाएगा, फिर वाहे कार्गो को पोत-लदान के लिए भेजा जाता है या वापिस लाया जाता है।”

(iii) अध्याय III - कार्गो संबंधी प्रभार के अन्तर्गत 3.1- पोतघाट भाड़ा की अनुसूची में वर्तमान नोट 3 को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करना:

“पोत लदान के लिए पत्तन के पारगमन क्षेत्र में प्रविष्ट सभी कार्गो पर पोतधाट भाड़ा देय होगा। एक बार शट-आउट हुआ कार्गो, यदि पोत लदान के लिए पत्तन में दोबारा प्रविष्ट हुआ है, तो भी उस पर पोतधाट भाड़ा लगेगा किर चाहे तथ्य भी हो कि उस पर इस पिछले मौके पर पोतधाट भाड़ा लगाया गया था।”

2.2. टीपीटी ने तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी), न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (टीपीटी), घेन्झू पत्तन न्यास (सीएचपीटी), कोट्टिक्क पत्तन न्यास (सीओपीटी) और कोडला पत्तन न्यास (केपीटी) जैसे कुछ अन्य प्रमुख पत्तनों में पोतधाट भाड़ा लगाने और शट-आउट कार्गो के लिए अनुमति निःशुल्क अवधि के संबंध में ब्रावोन दर्शने वाली तुलनात्मक विवरणी प्रस्तुत की है।

2.3. टीपीटी के प्रस्ताव को इसके न्यासी मंडल ने 18 दिसंबर 2004 को हुई अपनी बैठक में अनुमोदित कर दिया था।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव की एक प्रति सम्बद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी / अनिमत जानने के लिए भेजी गई थी। उपयोगकर्ता संगठनों से ग्राप टिप्पणियाँ / अनिमत टीपीटी को प्रतिपूरक सूचना किं रूप में भेजी गई थी। टीपीटी ने विभिन्न उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों का उत्तर प्रस्तुत किया है।

4.1. प्रस्ताव की आरंभिक जांच पड़ताल के आधार पर टीपीटी से, इस तथ्य के प्रकार में कि इस प्रकार के शट-आउट कार्गो के लिए जब वर्तमान दरमान पहले से ही 21 दिन की निःशुल्क अवधि अनुगत करता है जिसके बाद विलम्ब शुल्क प्रभार लगाया जाता है। निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित संशोधन निर्यात कार्गो के समतुल्य (अर्थात गेहूं के लिए 15 दिन और गेहूं से इतर सामान्य कार्गो के लिए 10 दिन), के लिए कारण बताने का अनुरोध किया गया था।

4.2. टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान दरमान एक पोत द्वारा शट-आउट सामान, जिसे तापश्वात एक अन्य पोत द्वारा लाद लिया जाता है जो केवल एक अपयोगित मामला है, के लिए 21 दिन की निःशुल्क अवधि की व्यवस्था करता है।

5. 9 दिसंबर 2005 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में टीपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ता संगठनों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राविकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध हैं। सम्बद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा रखे गये तर्कों के सारांश संबंधित वहाँ को अलग से भेज दिए जाएंगे। ने विवरण हमारे वैबसाइट [Http://tariffauthority.gov.in](http://tariffauthority.gov.in) पर भी उपलब्ध हैं।

7. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) तूतीकोरिन पत्तन न्यास का प्रस्ताव, कियित रूप से, शट आउट कार्गो पर प्रभार लगाने के बारे में वर्तमान दरमान में भ्रम को दूर करने के लिए और शट-आउट कार्गो शब्द को स्पष्ट रूप से परिचयित करने के लिए है।
- (ii) टीपीटी का वर्तमान दरमान ‘शट आउट कार्गो’ शब्द की परिभाषा नहीं करता। वास्तव में, कोट्टिक्क पत्तन न्यास और कोलकाता पत्तन न्यास के अलावा, अन्य महापत्तनों पर इस शब्द को स्पष्ट रूप से परिचयित नहीं किया गया है। कोट्टिक्क पत्तन न्यास का दरमान “शट आउट कार्गो” को पत्तन में पोत लदान के लिए लाभ या किन्तु निर्दिष्ट पोत द्वारा लाभ नहीं गए और पत्तन परिसर में ही पहुंच कार्गो के रूप में की गई है। कोलकाता पत्तन न्यास के वर्तमान में भी ऐसी ही परिभाषा निर्धारित की गई है।

नौवहन (पोत परिवहन) के शब्दों के पीटर ड्रोडी के शब्दकोश में शट आउट शब्द को निम्नानुसार परिचयित किया गया है:

“पोत पर कार्गो को ले जाने में असफल होना। वे स्थितियाँ जिनमें कार्गो लदान बतान पर धीरे छोड़ दिया जाता है। मुख्य रूप से तब घटती है जब सिरिंग लाइन द्वारा ली गई बुकिंग मात्र की तुलना में गोत के बोर्ड पर स्थान अपर्याप्त होता है या जब कार्गो पोत लदान पूरा हो जाने के बाद पर्सूर्क्षा है। इसका शॉर्ट शिप के रूप में भी उल्लेख किया जाता है।”

टीपीटी द्वारा प्रस्तावित परिभाषा मी न्यूनाधिक रूप से इन्हीं के अनुरूप हैं। तथाहि अपने अर्थ विस्तार की दृष्टि से यह अधिक स्पष्ट है। तूतीकोरिन थैम्बर ऑफ कार्गो एंड इंडस्ट्री (टीसीसीआई) ने कुछ अनुरोधों प्रस्तावित किए हैं, जो ऐसा लगता है प्रस्तावित परिभाषा द्वारा पहले ही समाहित कर लिए गए हैं। इंडियन थैम्बर ऑफ कार्गो एंड इंडस्ट्री (आइसीसीआई) और तूतीकोरिन कस्टम हाईक एजेंटस एसोसिएशन (टीसीसीएए) द्वारा, पोत के विवरसीकरण (शासिल करने) के लिए दिए गए सुझाव को टीपीटी द्वारा स्वीकार कर लिया गया है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित परिभाषा, इस आशाव के परिवर्तन के साथ अनुमोदित की जाती है।

(iii) टीपीटी का दर्तमान दरमान, पोत लदान के लिए पारगमन क्षेत्र में प्रविष्ट कार्गो पर पोतधाट भाड़ा लगाने का प्राक्यान करता है। यह शट आउट कार्गो पर उस स्थिति में पोतधाट भाड़ा लगाने से छूट प्रदान करना है जहाँ ऐसा कार्गो पारगमन क्षेत्र / कंटेनर स्टॉफिंग यार्ड से किराए पर लिए गए क्षेत्र में या पतन की सुरक्षा दीयार के बाहर पोत लदान पूरा होने के एक दिन के भीतर और कन्टेनर भरने का काम पूरा होने के बाद 2 दिन के भीतर निकाल लिया जाता है। इस प्राक्यान में कुछ मामलों में लागू करने पर कठित रूप से गलतफहमी पाई गई है। टीपीटी ने कुछ ऐसे अवसरों की सूचना दी है जिनमें पोत के स्वामी और पोत एजेन्ट के बीच किसी झगड़े के कारण लदे हुए पोत पर कार्गो लादने से रोक दिया गया। चूंकि दोनों के बीच विकाद सुलझाया नहीं जा सका था, पूरा कार्गो वापिस ले जाया गया और उसके बाद जब वह कार्गो दोबारा निर्वात के लिए लादा गया तो एजेन्ट ने यह दावा किया कि वह वही कार्गो था और इस प्रकार पतन को उस पर दोबारा पोतधाट भाड़ा नहीं लगाना चाहिए।

अपने दरमान में प्रचलित प्राक्यान के कारण पैदा होने वाली गलतफहमी (प्रम) से बचने के लिए टीपीटी ने यह स्पष्ट करने के लिए कि एक बार शट आउट भुआ कार्गो विदि पतन में पोत लदान के लिए दोबारा प्रविष्ट होता है तो उस पर पोतधाट भाड़ा भी लगेगा किर चाहे उस पर इससे पहले भी पोतधाट भाड़ा लगाया जा चुका हो।

इंडियन ईम्पर ऑफ कार्मस एंड इंडस्ट्री (आईसीसीवाई) ने सुझाय दिया है कि यदि पारगमन क्षेत्र में लादा गया कार्गो लदा नहीं जाता है और 24 घंटों के भीतर पतन-परिसर से बाहर ले जाया जाता है तो उस पर कोई पोतधाट भाड़ा नहीं लगना चाहिए। एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुर्ध्व प्रस्तुतियों में यह अवधि बढ़ाकर 48 घंटे कर दी गई थी।

तूलीकोरिन कस्टम हाउस एजेन्ट्स एसोसिएशन जैसे कुछ उपयोगकर्ताओं ने मुदा उठाया है कि पतन शट-आउट कार्गो के लिए जिसी प्रकार की सेवा प्रदान नहीं करता, इसलिए (उस पर) कोई पोतधाट भाड़ा नहीं लगाया जाना चाहिए। जैसाकि टीपीटी ने ठीक ही कहा है कि पतन बुनियादी संरक्षण तथा कार्गो की उत्तरार्थ एवं पोत लदान के लिए श्वान प्रदान करने के रूप में सेवाएँ प्रदान करता है। केवल इसलिए कि पतन परिसर में प्रविष्ट कार्गो, किसी भी कारण से, पोत पर नहीं लादा गया था, वह पतन प्रमाणों से तब तक सूट का दावा नहीं कर सकता जब तक कि ऐसी घटना किसी ऐसे कारण से थी जिसके लिए पतन जिम्मेदार हो सकता है।

इस संदर्भ में, यहाँ यह नोट करना समुचित होगा कि शट-आउट कार्गो पर कांडला फ्लन न्यास, न्यू मैगलोर पतन न्यास, विशाखापत्नम पतन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पतन न्यास, कोलकाता पतन न्यास, बैन्नर्ह पतन न्यास और कोरिंथ पतन जैसे प्रमुख पतनों में उनके अपने-अपने दरमानों के प्राक्यानों के अनुसार प्रभार लगाया जा रहा है। कोरिंथ पतन में शट-आउट कार्गो के लिए पोतधाट भाड़ा सामान्य पोतधाट भाड़े का 75% लगाया जाता है और कोलकाता पतन न्यास में यह प्रभार सामान्य पोतधाट भाड़े का 50% लगाया जाता है। अन्य पतनों में यह सामान्य दर पर लगाया जाता है। हालांकि कुछ उपयोगकर्ताओं ने शट-आउट कार्गो से पूरी तरह सूट देने की मांग की है, उन्होंने टीपीटी में प्रचलित ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति नहीं दिखाई है जिसमें सूट दी जाए।

ऐसा होते हुए, शट-आउट कार्गो पर पोतधाट भाड़ा लगाने हेतु प्राक्यान के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है।

(iv) दर्तमान दरमान में निर्वाचित प्राक्यानों के अनुसार, यदि कोई साधारण एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाता है और तदनन्तर एक अन्य पोत द्वारा लाद लिया जाता है तो उस पर 21 दिन की, निःशुल्क अवधि अनुमत की जाएगी। शट-आउट कार्गो के अन्य मामलों में, निर्यात कार्गो पर लागू निःशुल्क अवधि उपलब्ध है, जैसाकि पतन ने भी स्वीकार किया है। कठित निःशुल्क अवधि अनुमत करने के बाद विलम्ब शुल्क लगाया जाता है।

टीपीटी ने यह प्राक्यान लागू करने के लिए प्रस्ताव किया है कि किसी कार्गो के लिए जो शट-आउट भुआ हो और वापिस लिया गया हो, उसके पारगमन क्षेत्र में ठहरने की कुल अवधि में निःशुल्क अवधि के बाल एक बार अंजित की जा सकती है, फिर चाहे उसी के पोत लदान के लिए ऐसा गया और वापिस लादा गया हो अथवा नहीं। प्रस्तावित प्राक्यान पतन के अपने उस तर्क के विरुद्ध जाता है कि शट-आउट कार्गो एक बार पतन पारगमन क्षेत्र से बाहर ले जाया जाने के बाद, उसके पास ऐसी कोई व्यवस्था / प्रणाली नहीं है जो यह बता सके कि निर्यात के लिए लादा गया कार्गो वही है। तूलीकोरिन स्टीवेलोर्स एसोसिएशन और इंडियन ईम्पर ऑफ कार्मस एंड इंडस्ट्री ने भी प्रस्तावित संशोधन पर यही आपति उठाई है। चूंकि पोत लदान के समय शट-आउट (कार्गो) द्वारा दूसरी बार भी पोतधाट भाड़े का भुगतान किया जाता है, उन्हे निर्यात कार्गो पर अनुमेय निःशुल्क अवधि का लाभ मिलना चाहिए।

ऐसा होते हुए, यह प्राधिकरण शट-आउट कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि के संबंध में प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदन प्रदान के लिए प्रवृत्त नहीं है।

(v) कुछ उपयोगकर्ताओं ने कार्गो की निकासी के लिए निःशुल्क अवधि शट-आउट के बाद 24 घण्टे से 48 घण्टे अनुमत करने की मांग की है। तात्कालिक मामले में उभरने वाली ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति नहीं पाई गई जिसके प्रयोजन से अनुमत सामान्य निःशुल्क समय के अलावा अतिरिक्त निःशुल्क समय अनुमत करने के लिए सामान्य निर्वाचित करना पड़े। टीपीटी समेत सभी पतन न्यासों को यदि वे आवश्यक समझे तो उपयोगकर्ताओं को राहत पहुँचाने के लिए अपनी इच्छा से सार्वतोर्ताओं में

दील देने हेतु लबीलापन दिया गया है। यदि टीपीटी पाता है कि ऐसा अतिरिक्त निःशुल्क समय अनुमति करना न्यायोधित है और इस प्रकार की रियायत प्रदान करने से पत्तन के प्रवालन क्षेत्र में कोई गड़ड - मरुद नहीं होगी, तो यह अपनी इच्छा से कोई भी अतिरिक्त राहत प्रदान कर सकता है।

8.1 परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विद्यार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण टीपीटी के दरमान में निम्नलिखित संशोधन अनुमोदित करता है:

- (i) अनुसूची 1.1. परिभाषाएँ- सामान्य में क्रम सं. (xiii) के ऊपर में निम्नलिखित भारा को जोड़ियें करना:
“स्ट आउट कार्गो का अर्थ है, नौकरन कागजातों के अनुसार पोत लदान के लिए (आया) कार्गो जिसे स्थान की कमी के कारण या आर्थिक या पूर्ण रूप से ड्राइवर रेसिर्वेशन के कारण या नाफजाद पोत रह हो जाने के कारण पोत पर नहीं लिया गया और नियंत्रित किए बिना ही चापिस ले लिया जा रहा हो। कंटिगेस्ट कार्गो और शिपस्ट्री के संबंधों द्वारा अस्वीकृत कर दिए गए कार्गो को “स्ट आउट कार्गो” नहीं माना जाएगा।”
- (ii) अध्यक्ष III - कार्गो संबंधी प्रभार के अन्तर्गत पोत भाड़े की अनुसूची -3.1 में वर्तमान नोट 3 के स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित किया जाता है:
“कंटिगेस्ट पत्तन के पारगमन क्षेत्रों में पोत लदान के लिए प्रयोग हो जुके सभी कार्गो पर पोतभाड़ भाड़ा देय होगा। जो कार्गो एक भार स्ट आउट हो गया हो, यदि पोत लदान के लिए पुनः प्रक्रम करता है तो उस पर भी पोतभाड़ भाड़ा लगेगा, किर लाहे यह सच हो कि उस पर पहले भी पोतभाड़ भाड़ा लगा था।”

8.2. ये संशोधन, भारत के राजपत्र में इस आदेश की कालिकूला की सिविक के बाद 30 दिन भीतरे पर ये संशोधन प्रभावी हो जाए।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/2005/असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 4th January, 2006

No. TAMP/7/2005-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Tuticorin Port Trust (TPT) for amendment in its Scale of Rates (SOR) as regards levy of charges on shut out cargo, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/7/2005-TPT

ORDER

(Passed on this 27th day of December 2005)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for amending in its Scale of Rates (SOR) to remove ambiguity as regards levy of charges on shut out cargo.

2.1. The TPT has proposed the following amendments in its SOR as regards levy of charges on shut out cargo:

(i). To insert the definition of the term 'shut out cargo' as serial no. (xiii) in the Schedule 1.1. – Definitions – General:

"Shut out cargo means, cargo meant for shipment as per the Shipping Documents, not taken by Master of a vessel for want of space or draft restriction in part or in full and taken back without being exported. Damaged cargoes and cargo rejected by Surveyors of Shippers, shall not be treated as "Shut out Cargoes".

(ii). To insert Note 3(iii) in Schedule 3.2.1. - Free period under 3.2.1. Schedule of Demurrage:

"Free period as applicable to Exports as mentioned under 3.2. Schedule of demurrage charges of 3.2.1. free period shall be allowed to cargoes in transit area meant for shipment which are shut out and brought back. The said free period shall be availed only once for the entire stay of the cargo in transit area irrespective of whether or not the same is sent for shipment and brought back".

(iii). To substitute the existing Note 3 in 3.1. - Schedule of Wharfage under Chapter III – Cargo Related Charges with the following:

"Wharfage shall be payable on all cargoes admitted to the said Port's transit areas for shipment. Cargo once shut out if admitted to the port again for shipment will also attract wharfage irrespective of the fact the wharfage was levied on an earlier occasion".

2.2. The TPT has furnished a comparative statement showing provisions in case of some of the other major ports like Tuticorin Port Trust (TPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT), Chennai Port Trust (CHPT), Cochin Port Trust (COPT) and Kandla Port Trust (KPT) as regards levy of wharfage and free period allowed for shut out cargo.

2.3. The proposal of TPT was approved by its Board of Trustees in the meeting held on 18 December 2004.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from the user organisations were forwarded to TPT as feedback information. The TPT has furnished its response to the comments of the various user organisations.

4.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the TPT was requested to explain the reasons for the proposed amendment in free period equivalent to export cargo (i.e. 15 days for wheat and 10 days for general cargo other than wheat) in the light of the fact that the existing SOR already allows 21 days free period for such shut out cargo beyond which demurrage charge is levied.

4.2. The TPT has clarified that the existing SOR prescribes 21 days free period in case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel, which is only an exceptional case.

5. A joint hearing in this case was held on 09 December 2005. At the joint hearing, the TPT and concerned user organisations have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the Tuticorin Port Trust is reportedly to remove the ambiguity in the existing Scale of Rates as regards levy of charges on shut out cargo and to clearly define the term shut out cargo.
- (ii). The existing Scale of Rates of the TPT does not define the term shut out cargo. In fact, this term is not explicitly defined at the other major ports except Cochin Port Trust and Kolkata Port Trust. The Scale of Rates of Cochin Port Trust defines shut out cargo as cargo brought into port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the port premises. Similar definition is prescribed in the Scale of Rates of Kolkata Port Trust.

The dictionary of Shipping Terms by Peter Brodie defines the term 'shut out' as follows:

"To fail to take cargo on a ship. Situations where cargo is left behind at the loading port occur mainly when a shipping line has insufficient space on board its ship for the volume of bookings taken, or when cargo arrives after the ship has completed loading. Also referred to as to short ship."

The definition proposed by the TPT is more or less on these lines. If at all, it is more elaborate in its coverage. The Tuticorin Chamber of Commerce and Industry (TCCI) has proposed certain inclusions which appear to be already covered by the proposed definition. The suggestion made by Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI) and Tuticorin Custom House Agents Association (TCHAA) for inclusion of vessel's cancellation has been accepted by the TPT. That being so, the proposed definition is approved with a modification to this effect.

- (iii). The existing Scale of Rates of the TPT prescribes levy of wharfage on cargo admitted in transit area for shipment. It exempts levy of wharfage in case of shut out cargo provided such cargo is cleared from the transit area / container stuffing yard to the rental area or outside the port security wall within a day of completion of shipment and in case of shut out cargo from container within two days of completion of stuffing of containers. This provision has reportedly created confusion in its application in some cases. The TPT has reported instances where loading of cargo onto the vessel loaded was stopped due to some dispute between the Master of the Ship and the Vessel Agent. Since the dispute could not be resolved between them, the entire cargo was taken back and when the cargo was subsequently brought in for export, the agent claimed it was the same cargo and hence the port should not levy wharfage again.

In order to avoid the ambiguity arising due to prevailing provision in its Scale of Rates, the TPT has proposed to amend the provision to clarify that cargo once shut out if admitted to the port again for shipment will also attract wharfage irrespective of the fact the wharfage was levied on an earlier occasion.

The Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI) has suggested not to levy any wharfage if the cargo brought inside the transit area for shipment is not loaded and taken outside the port premises within 24 hours. This period was extended to 48 hours in the subsequent submissions made by the Association.

Some of the users like the Tuticorin Custom House Agents Association have pointed out that the port does not offer any service for shut out cargo and hence no wharfage should be levied. As rightly pointed out by the TPT, the port provides the service in terms of providing infrastructure and space for landing and loading the cargo. Just because the cargo entered in the port premises was not shipped for whatsoever reasons, it cannot claim exemption from port charges unless such happening is for any reasons attributable to the port.

In this context, it is relevant to note that charge on shut out cargo is being levied at the other major ports like the Kandla Port Trust, New Mangalore Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, Jawaharlal Nehru Port Trust, Kolkata Port Trust, Chennai Port Trust and Cochin Port Trust as per the provisions in their respective Scale of Rates. At Cochin Port, wharfage for shut out cargo is prescribed at 75% of normal wharfage and at Kolkata Port Trust such levy is made at 50% of wharfage. At other ports it is levied at the normal rate. Even though some of the users have demanded a total exemption for shut out cargo from payment of charges, they have not shown any extraordinary circumstances prevailing at the TPT to make an exception.

That being so, the amendment proposed by the TPT to provide for levy of wharfage on shut out cargo is accepted.

(iv). As per the provisions prescribed in the existing Scale of Rates, 21 days free period is allowed in case goods shut out by one vessel are subsequently shipped by another vessel. In other cases of shut out cargo, the free period as applicable to export cargo is available as admitted by the port. Demurrage is levied after allowing the said free period.

The TPT has proposed to introduce a provision that free period for cargo shut out and brought back can be availed only once for the entire stay of the cargo in transit area irrespective of whether or not the same is sent for shipment and brought back. The proposed provision goes contradictory to its own submission that once the shut out cargo is taken out of the port transit area, it does not have a mechanism to check that the cargo brought in for export is the same. The Tuticorin Stevedores Association and the Indian Chamber of Commerce and Industry have also raised the same objection on the proposed amendment. Since wharfage charges are paid by the shut outs for the second time also at the time of shipment, they should get the benefit of free time as applicable to export cargo.

That being so, this Authority is not inclined to approve the proposed amendment relating to free period for shut out cargo.

(v). Some of the users have demanded for allowing a free time of 24 hours to 48 hours of shut out for clearance of the cargo. There is no extra ordinary circumstances found to emerge in the instant case for making a general prescription for allowing additional free time for this purpose over and above the normal free time allowed.

All the Port Trusts, including the TPT, are given a flexibility to relax the conditionalities, if found necessary at their discretion, to provide relief to users. If TPT finds allowing such additional free time is justified and extending such concession will not cause cluttering of its operational area, it can provide any additional relief at its discretion.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following amendments in the Scale of Rates of the TPT:

(i). **Insertion of the following clause as serial no. (xiii) in the Schedule 1.1. – Definitions – General:**

"Shut out cargo means, cargo meant for shipment as per the Shipping Documents, not taken by Master of a vessel for want of space or draft restriction in part or in full or due to cancellation of the nominated vessel and taken back without being exported. Damaged cargoes and cargo rejected by Surveyors of Shippers, shall not be treated as "Shut out Cargo".

(ii). **The existing Note 3 in 3.1. - Schedule of Wharfage under Chapter III – Cargo Related Charges is substituted by the following:**

"Wharfage shall be payable on all cargoes admitted to the said Port's transit areas for shipment. Cargo once shut out if admitted to the port again for shipment will also attract wharfage irrespective of the fact the wharfage was levied on an earlier occasion"

8.2. These amendments will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT-III/V/143/2005-Exty.]